

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Balikpapan merupakan salah satu kota di Kalimantan Timur, Indonesia. Kota ini merupakan kota perekonomian terbesar seantero di Kalimantan, dengan total PDRB mencapai Rp 79,65 triliun pada tahun 2016. Dari segi kependudukan, Balikpapan adalah kota terbesar kedua di Kalimantan Timur (setelah Samarinda) dengan total penduduk sebanyak 778.908 jiwa, yang merupakan 21,6 % dari keseluruhan penduduk Kaltim.

Kota Balikpapan memiliki wilayah 85% berbukit-bukit serta 12% berupa daerah datar yang sempit terutama berada di Daerah Aliran Sungai (DAS) dan sungai kecil serta pesisir pantai.

Letak astronomis kota Balikpapan berada diantara 1,0 LS - 1,5 LS dan 116,5 BT - 117,5 BT dengan luas sekitar 503,3 km² dengan batas-batas wilayah sebelah Utara Kabupaten Kutai Kartanegara, sebelah Selatan Selat Makassar, sebelah Barat Kabupaten Penajam Paser Utara, sebelah Timur Selat Makassar.

Keberadaan pelabuhan Kariangau Balikpapan-Penajam menjadi titik hubung antara dua provinsi besar dan ikut serta dalam percepatan ekonomi Indonesia. Kota Balikpapan adalah salah satu kota yang pasti dilewati warga Kalimantan Selatan yang ingin bepergian ke kota Samarinda, Bontang, Sangatta dan beberapa kota lainnya yang mengarah ke arah ke Utara dan Timur. Untuk menuju Balikpapan dan seterusnya, kita memiliki 2 alternatif, yaitu dengan alternatif pertama dengan menggunakan kapal penyeberangan di daerah Penajam dengan jarak tempuh ± 7 KM atau dengan alternatif kedua yaitu kita harus melalui jalan Silkar, Kelurahan Petung lalu melewati kecamatan Sepaku sampai tujuan akhir ke daerah Samboja, kabupaten Kutai Kartanegara sebelum akhirnya

anda bisa menuju Balikpapan dan kota-kota lainnya dengan kurang lebih menempuh 100 KM. Jarak yang jauh membuat warga mengambil inisiatif untuk memilih kapal ferry sebagai pilihan karena lebih dekat meskipun dengan membayar sejumlah rupiah dan ada sebagian orang lain memilih jalur tanpa penyeberangan dengan dalih untuk menghemat biaya. Adapun sebaliknya, apabila kita ingin bepergian menuju Penajam dan Tanah Grogot dan wilayah Kalimantan Selatan dari Balikpapan atau dari kota sebelah Timur ataupun Utara, fasilitas penyeberangan inilah yang menjadi solusi bagi masyarakat.

Pelabuhan Kariangau merupakan salah satu titik krusial jika kita ingin menyeberang dari Balikpapan ke Penajam Paser Utara dengan tujuan sampai akhir, Tanah Grogot dan Banjarmasin dengan kata lain pelabuhan ini menjadi penghubung Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan.

Kegiatan operasional penyeberangan difasilitasi 16 kapal ferry. Sedangkan untuk hal kepemilikan kapal dimiliki oleh berbagai perusahaan. Operasional kapal menggunakan dua dermaga di pelabuhan Kariangau dan dua dermaga di Penajam. Standar waktu kapal untuk bersandar adalah 30 menit untuk hari biasa dan 20 menit untuk hari-hari besar seperti hari raya Idul Fitri.

Data penumpang rata-rata per 2018 terakhir (januari-agustus) tercatat sebanyak ± 2500 kendaraan dan ± 5000 jiwa setiap harinya yang menyeberang dari Kariangau Balikpapan-Penajam. Kepadatan ini dilatar belakangi oleh dominasi keinginan masyarakat yang mengambil alternatif pertama sebagaimana yang telah dipaparkan diatas. Jumlah penyeberang akan meningkat apabila memasuki hari-hari besar seperti idul fitri yang akan melonjak dua kali lipat lebih.

Meninjau kembali dari Statistik puncak rata-rata penumpang pada hari raya Idul Fitri 2016 menunjukkan rata-rata penumpang dewasa sebesar 2396 jiwa, anak-anak sebesar 28 jiwa, kendaraan roda dua sebesar 986 buah dan roda empat sebesar 774 buah. Sedangkan tahun 2017 meningkat dengan rata-rata penumpang dewasa sebesar 5982 jiwa, anak-

anak sebesar 258, kendaraan roda dua sebesar 1166 buah dan kendaraan roda empat sebesar 2087 buah. Data tersebut membuktikan bahwa jumlah penyeberang meningkat dari tahun ke tahun karena berbagai faktor, baik faktor ekonomi maupun sosial dll. Meningkatnya jumlah penyeberang menjadi salah satu faktor pendorong kegiatan evaluasi tarif penyeberangan kapal ferry.

Pelaksanaan kegiatan evaluasi tarif penyeberangan kapal ferry berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK) dilakukan untuk meneliti lebih dalam kebijakan pemerintah dalam menetapkan tarif yang sudah ada. sehingga penelitian ini diharapkan menjadi bahan pertimbangan dan tolak ukur kebijakan selanjutnya demi terjaganya keseimbangan antara pelayanan dan tarif yang akan diberlakukan.

Meningkatnya biaya operasional yang diakibatkan faktor kenaikan upah minimum regional, BBM dan suku cadang kapal menjadi alasan dilakukannya evaluasi tarif penyeberangan berdasarkan BOK. Selain itu, peningkatan jumlah penyeberang pelabuhan Kariangau yang akan berdampak pada peningkatan perawatan fasilitas, peningkatan pihak penyelenggara operasional kapal juga akan menjadi faktor pendorong diadakannya evaluasi.

Kepuasan masyarakat tidak hanya dilihat dan ditinjau dari kepuasan pelayanan semata, akan tetapi keterjangkauan tarif yang dibebankan kepada masyarakat juga menjadi tolak ukur akan pelayanan dan keseriusan pemerintah dalam mensejahterakan masyarakat dalam aspek pelayanan umum.

1.2 Rumusan Masalah

1. Berapakah biaya operasional kapal (BOK) ferry pelabuhan Kariangau Balikpapan – Penajam tahun 2018?
2. Berapa besar tarif penumpang kapal ferry pelabuhan Kariangau Balikpapan-Penajam berdasarkan biaya operasional kapal (BOK)

untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan dan alat-alat besar / berat tahun 2019?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisa biaya operasional kendaraan angkutan kapal ferry pelabuhan Kariangau Balikpapan-Penajam.
2. Menganalisa besar tarif penumpang kapal ferry pelabuhan Kariangau Balikpapan – Penajam berdasarkan biaya operasional kapal (BOK) untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan dan alat-alat besar / berat.

1.4 Batasan Masalah

1. Angkutan kapal ferry yang diamati adalah kapal ferry yang beroperasi pada pelabuhan Kariangau Balikpapan - Penajam.
2. Penelitian ini hanya membahas tarif angkutan kapal ferry pada pelabuhan Kariangau Balikpapan – Penajam.
3. Tidak membahas tingkat kinerja angkutan penyeberangan.
4. Perhitungan biaya operasional kendaraan yang meliputi biaya langsung dan biaya tak langsung hanya berdasarkan standarisasi komponen-komponen / item-item saja, sedangkan standarisasi harga satuan akan diatur dan ditetapkan pemerintah Kalimantan Timur, sehingga penelitian ini bersifat pengajuan.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Sebagai bahan pertimbangan pihak-pihak yang bersangkutan dalam membuat kebijakan mengenai tarif angkutan penyeberangan kapal ferry.
2. Menambah pengetahuan dalam bidang teknik sipil khususnya mengenai tarif angkutan penyeberangan

3. Bagi para mahasiswa, akademisi dan pemerhati masalah angkutan pada umumnya, penelitian ini diharapkan akan memndorong penelitian yang lebih kompleks dan lengkap.

